

Ing. Zdeněk Lenc¹

Činnost koordinační a systémové skupiny AEIF

Klíčová slova: *interoperabilita, technické specifikace pro interoperabilitu*

Evropská asociace pro železniční interoperabilitu (AEIF)²

Evropská asociace pro železniční interoperabilitu byla vytvořena v roce 1995 jako společný orgán UIC, UNIFE a UITP pro otázky interoperability vysokorychlostního a později i konvenčního železničního systému. AEIF je společným reprezentativním orgánem dle směrnic 96/48/ES³ a 2001/16/ES⁴, který zastupuje správce infrastruktury, železniční podniky a železniční průmysl. Členství v této organizaci je podmíněno členstvím v UIC, UNIFE nebo UITP.

Na základě mandátů udělených Evropskou komisí zpracovává organizace AEIF návrhy tzv. technických specifikací pro interoperabilitu (TSI). Za tímto účelem byly postupně vytvořeny celkem 3 průřezové skupiny, 11 pracovních skupin pro jednotlivé TSI a 2 expertní skupiny:

- průřezové skupiny:
 - CS – koordinační a systémová skupina,
 - EE – ekonomická skupina,
 - CF – skupina konformity,

- pracovní skupiny pro jednotlivé TSI:
 - OPE/HS – provoz (vysokorychlostní),
 - RST/HS – kolejová vozidla (vysokorychlostní),
 - CCS/HS+CR – řízení a zabezpečení (vysokorychlostní a konvenční),
 - INS/HS+CR – infrastruktura (vysokorychlostní a konvenční),
 - ENE/HS+CR – energie (vysokorychlostní a konvenční),

¹ Ing. Zdeněk Lenc (1973) absolvoval v roce 1997 Univerzitu Pardubice – obor dopravní management, marketing a logistika. Od ledna 1999 působí u Českých drah na odboru strategie a informatiky a od října 2003 je členem koordinační a systémové skupiny Evropské asociace pro železniční interoperabilitu (AEIF).

² AEIF – Association Européenne pour l'Interopérabilité Ferroviaire

³ směrnice Rady 96/48/ES o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému

⁴ směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému

- OPE/CR – provoz a řízení dopravy (konvenční),
 - RST/CR – kolejová vozidla (konvenční),
 - TAF/CR – telematické aplikace v nákladní dopravě (konvenční),
 - SRT – bezpečnost železničních tunelů,
 - PRM – dostupnost pro osoby se sníženou pohyblivostí,
 - DAP – znečištění ovzduší dieselvými lokomotivami,
- expertní skupiny:
- PER – personál,
 - NOI – hluk.

Úkolem koordinační a systémová skupiny je dosáhnout souladu mezi činnostmi jednotlivých pracovních skupin organizace AEIF a rámcem definovaným směrnicemi 96/48/ES a 2001/16/ES. Skupina odpovídá za řízení pracovních skupin AEIF (průřezové skupiny, skupiny pro TSI a expertní skupiny) s ohledem na dodržení smluvních termínů a na celkovou koherenci činností AEIF. Skupina rovněž napomáhá správní radě AEIF (Board of Management), neboť projednává návrhy TSI a ostatní související dokumenty, které jsou poté předkládány správní radě AEIF ke konečnému schválení.

Činnost AEIF v roce 2004 a 2005

Práce AEIF se v průběhu roku 2004 zaměřily především na problematiku konvečních technických specifikací. Dle mandátu uděleného Evropskou komisí v červenci 2001 bylo úkolem AEIF vypracovat do března 2004 návrhy pěti konvenčních TSI (označované souhrnně jako TSI první priority):

- řízení a zabezpečení (CCS),
- hluk (NOI),
- nákladní vozy (RST-FW),
- telematické aplikace v nákladní dopravě (TAF),
- provoz a řízení dopravy (OPE).

Při zpracování návrhu technických specifikací se postupuje ve dvou etapách – nejprve jsou identifikovány základní parametry TSI a rozhraní s jinými subsystemy a poté je vypracován vlastní návrh TSI na bázi základních parametrů. Každý návrh technických specifikací se skládá z vlastního textu TSI a dále ze zprávy popisující obsah TSI, použitou metodiku, ekonomickou analýzu a vazby TSI na evropské normy.

Návrhy čtyř TSI (RST, CCS, TAF, NOI) byly předloženy Evropské komisí na přelomu března a dubna 2004 k projednání na úrovni členských států Evropské unie. Tyto

návrhy jsou nyní diskutovány a dále upravovány již v kompetenci 25 členských států EU, a to v rámci jednání *Výboru pro interoperabilitu* (někdy je tento orgán označován dle článku 21 směrnic o interoperabilitě jako *Výbor 21*). TSI pro provoz a řízení dopravy (OPE) nebyla dokončena v původně stanoveném termínu. Zpracování tohoto návrhu bylo posunuto a předložení dokumentů se předpokládá na přelomu roku 2004 a 2005.

Pokud se jedná o fázi schvalování návrhů TSI je AEIF v postavení subjektu, který může (avšak nemusí) být zapojen do procesu modifikace TSI a zpráv k TSI. Současné změny v technických specifikacích jsou pouze záležitostí Evropské komise / Výboru pro interoperabilitu. AEIF se nyní nalézá ve dvojí roli: (1) objasňuje některé body uvedené v TSI nebo (2) vyjadřuje své stanovisko k případným úpravám.

Rok 2004 je rovněž ve znamení konvenčních TSI druhé priority. AEIF dle mandátu od Evropské komise má v termínu do 3. 6. 2005 předložit návrhy pro TSI zaměřené na:

- bezpečnost železničních tunelů (SRT),
- dostupnost pro osoby se sníženou pohyblivostí (PRM).

Původně se AEIF měla rovněž zabývat problematikou znečištění ovzduší dieselvými lokomotivami (DAP), avšak s ohledem na paralelní jednání Evropského parlamentu a Rady, které vyústilo ve schválení směrnice 2004/26/ES⁵, byly tyto práce zastaveny. Směrnice totiž nově pokrývá i problematiku emisí ze spalovacích motorů s výkonem do 560 kW, které měly být původně řešeny DAP TSI. Činnost pracovní skupiny byla prakticky zastavena již po prvním jednání Evropského parlamentu v září 2003.

Druhá polovina letošního roku a prakticky celý příští rok bude více ve znamení vysokorychlostní interoperability. AEIF obdrželo v září 2001 mandát na revizi dosud vydaných vysokorychlostních TSI. Jedná se o aktualizaci technických specifikací zaměřených na infrastrukturu (INS), energii (ENE), kolejová vozidla (RST), řízení a zabezpečení (CCS), a to včetně problematiky související údržby. Rovněž bude předmětem revize vysokorychlostní TSI pro provoz a řízení dopravy (OPE).

Evropská železniční agentura (ERA)⁶

Na základě nařízení č. 881/2004/ES vzniká Evropská železniční agentura se sídlem ve Vallencienes / Lille (Francie). Tato agentura se má zabývat dvěma oblastmi – interoperabilitou a bezpečností železničního systému v Evropě. V červenci 2004 byla vytvořena správní rada ERA ve složení s celkovým počtem 35 členů:

- 25 zástupců členských zemí EU,
- 4 zástupci Evropské komise,

⁵ směrnice Evropského parlamentu a Rady ze dne 21. 4. 2004 doplňující směrnici 97/68/ES o opatřeních proti emisím plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze spalovacích motorů určených pro nesilniční pojízdné stroje (OJ L 146 – 30. 4. 2004)

⁶ ERA – European Railway Agency

- 6 zástupců reprezentujících železniční podniky, správce infrastruktury, železniční průmysl, odborové organizace, cestující a přepravce.

Evropská železniční agentura by měla mít do roku 2006 přibližně 100 stálých zaměstnanců. V květnu 2006 by měla být ERA plně funkční. Na cestě k tomuto cíli byl na jednání správní rady ERA dne 28. října 2004 jmenován p. Marcel Verslype (SNCB/NMBS) výkonným ředitelem (Executive Director) Evropské železniční agentury.

Jedním z úkolů ERA bude vypracovat návrhy TSI na základě mandátů udělených Evropskou komisí. Jak je tedy zřejmé, Evropská železniční agentura převezme úlohu AEIF v této oblasti. V rámci ERA mají být vytvořeny pracovní týmy pro vypracování návrhů technických specifikací. Evropská komise je povinna do 1. 1. 2006 schválit pracovní program zaměřený na nové TSI anebo revizi existujících TSI, které mají být vypracovány nejpozději do ledna 2009. Za klíčové oblasti vyžadující prioritní řešení v případě konvenční interoperability je označeno:

- telematické aplikace pro osobní dopravu,
- údržba (se zvláštním zřetelem na bezpečnost),
- osobní vozy,
- trakční jednotky a lokomotivy,
- infrastruktura,
- energie,
- znečištění ovzduší.

U kolejových vozidel mají prioritu vozidla pro mezinárodní provoz. Jak je stanoveno v přijatém pracovním programu, agentura v roce 2005:

- vytvoří vhodné pracovní skupiny pro vypracování výše uvedených TSI,
- uskuteční jednání nejméně 2/3 z těchto pracovních skupin,
- vymeze základní parametry pro jednotlivé TSI,
- určí, která data budou potřebná pro provedení analýzy nákladů a přínosů (CBA ~ Cost-Benefit Analysis) a zahájí sběr těchto dat.

Zejména pro konvenční železniční dopravu v Evropě bude tedy období několika nejbližších let velice důležité, a to z hlediska hledání společných standardů vedoucí k dosažení interoperability sítí a systémů.

Další zdroje informací:



Evropská asociace pro železniční interoperabilitu

<http://www.aeif.org/>

Evropská železniční agentura

http://europa.eu.int/comm/transport/rail/era/index_en.htm

Evropská komise

http://europa.eu.int/comm/transport/rail/interoperability/index_en.htm

Praha, listopad 2004

Lektoroval: Ing. Jiří Havlíček
Ředitel odboru mezinárodního
České dráhy a.s.